



Deelmarkt Afvalstoffentransport

2.1 Schets huidige stand van zaken deelmarkt afvalstoffentransport

De deelmarkt afvalstoffentransport van TLN telt 540 leden. De leden van deze deelmarkt houden zich bezig met de inzameling en het transport van afvalstoffen, zowel gevaarlijke als niet gevaarlijke. In totaal gaat het om een logistieke operatie van 61 miljoen ton per jaar aan Nederlands afval. Het ophalen van een deel hiervan, het huishoudelijk afval, is zelfs zo belangrijk dat het gezien wordt als nutsfunctie. Een beperkt aantal grote partijen (privaat en publiek) domineert de markt, gevolgd door een groot aantal regionale en/of specialistische partijen.

Een groot deel van de leden binnen deze deelmarkt verwerkt deze afvalstoffen door hergebruik, recycling of verbranding. Wat typerend is voor deze deelmarkt is dat inzamelende leden in de regel eigenaar worden van de goederen. Een ander kenmerk is dat de omzet en het rendement van veel

bedrijven in deze sector voor een groot gedeelte afhankelijk is van de geboden Value Added Logistics (VAL) en/of Value Added Services (VAS). Dit is ook niet verwonderlijk als men zich realiseert dat voor 83 procent van alle afvalstoffen na bewerking (VAL) een nuttige toepassing kan worden gevonden. Het resterende deel gaat naar één van de veertien afval verbrandingsinstallaties in Nederland. Ook dit kan worden gezien als een nuttige toepassing, het afval wordt omgezet in warmte en die wordt ten slotte gebruikt voor energie-opwekking en stadsverwarming.

Voor klanten van deze deelmarkt is afval de som van alle reststromen met een minimale waarde. Voor de dienstverlenende bedrijven op deze deelmarkt zijn deze reststromen het begin van een waardetoevoegend proces met als uitdaging de stromen te kunnen hergebruiken. In feite is het dan ook geen afval meer maar grondstof. Deze deelmarkt heeft hiermee klanten aan beide kanten van de logistieke keten, inzamelen van afval en verkoop van grondstof.

De meeste afvalvervoerders hebben in de afgelopen jaren de overstap gemaakt van de blauwe wereld, waarin ze vooral op de meest efficiënte manier het afval moesten afvoeren, naar de groene wereld, waarin ze het afval voor een steeds groter deel via hergebruik of recycling in nieuwe producten omzetten. Ze kunnen functionele specialisten zijn geworden, waarin ze een pakket aan samenhangende afvaldiensten bieden, of regionale specialisten. In het waardediscipline-model is er een accentverschuiving geweest in de deelmarkt van *operational excellence* (efficiënt afvalvervoer tegen de laagste kosten) naar *customer intimacy* (bieden van de afval- en recyclingdienst die het beste bij de klantwens past), en dit heeft ook invloed op de logistieke strategie en de grondvorm, planning, organisatie en ICT die hierbij het beste past.

2.2 Logistieke trends en ontwikkelingen

De vraag naar gerecycled materiaal is afhankelijk van de prijs van 'nieuwe' grondstof en de vraag naar deze grondstof. Dit maakt dat een stagnatie in de economische groei een direct gevolg heeft voor de sector. De vraag daalt (dus ook het aanbod van afval), nieuwe grondstoffen worden goedkoper en daarmee wordt gerecycled materiaal in verhouding weer duur, waardoor de vraag nog verder daalt. Andersom gereceneerd is dit natuurlijk ook een kans. Als nieuwe grondstoffen duurder worden door bijvoorbeeld een sterke vraag uit China, zal het eerder rendabel zijn om gebruikte grondstoffen geschikt te maken voor hergebruik. Grote partijen als de Van Gansewinkel Groep spelen reeds enige tijd in op deze markttrend, en hebben zich ontwikkeld van afvalvervoerder (blauwe wereld, *operational excellence*) naar waardecreërende dienstverlener (groene wereld, *customer intimacy*).

Voor de huidige economische crisis, in de tijd van hoge prijzen voor nieuwe grondstoffen, was er veel aandacht voor de Cradle to Cradle filosofie van William McDonough en Michael Braungart. Dit concept, van wieg tot wieg, gaat een stap verder dan het geschikt maken voor hergebruik van grondstof. Zij pleiten voor het behoud van kwaliteit van de grondstof. Er wordt namelijk wel veel gerecycled, maar in de regel gaat de kwaliteit van de grondstof na elke recycling achteruit (*downcycling*). Om dit te voorkomen zullen grondstoffen beter moeten worden gescheiden tot de 'pure' vorm en als zodanig terug de keten in. Dit is de eerste trend in deze deelmarkt en deze ontwikkeling zal resulteren in meer verschillende stromen. Daarmee is er de uitdaging om daar op een slimme manier mee om te gaan.

Als wordt gekeken naar de diverse stromen bij het inzamelen, maakt het klanten in deze sector vaak niet uit wie hun afval ophaalt, als het maar weg is. Dit maakt dat er heel veel mogelijk is op het gebied van bundeling en verwerking. Binnen de regels is veel mogelijk, maar helaas is het ook een behoorlijke beperking als het gaat om efficiënt hergebruik van grondstoffen. De logistieke keten van gebruikte grondstoffen/afval is vaak gebonden aan Europese of zelfs nationale

Business case: 2010 - De doorbraak van de digitale begeleidingsbrief

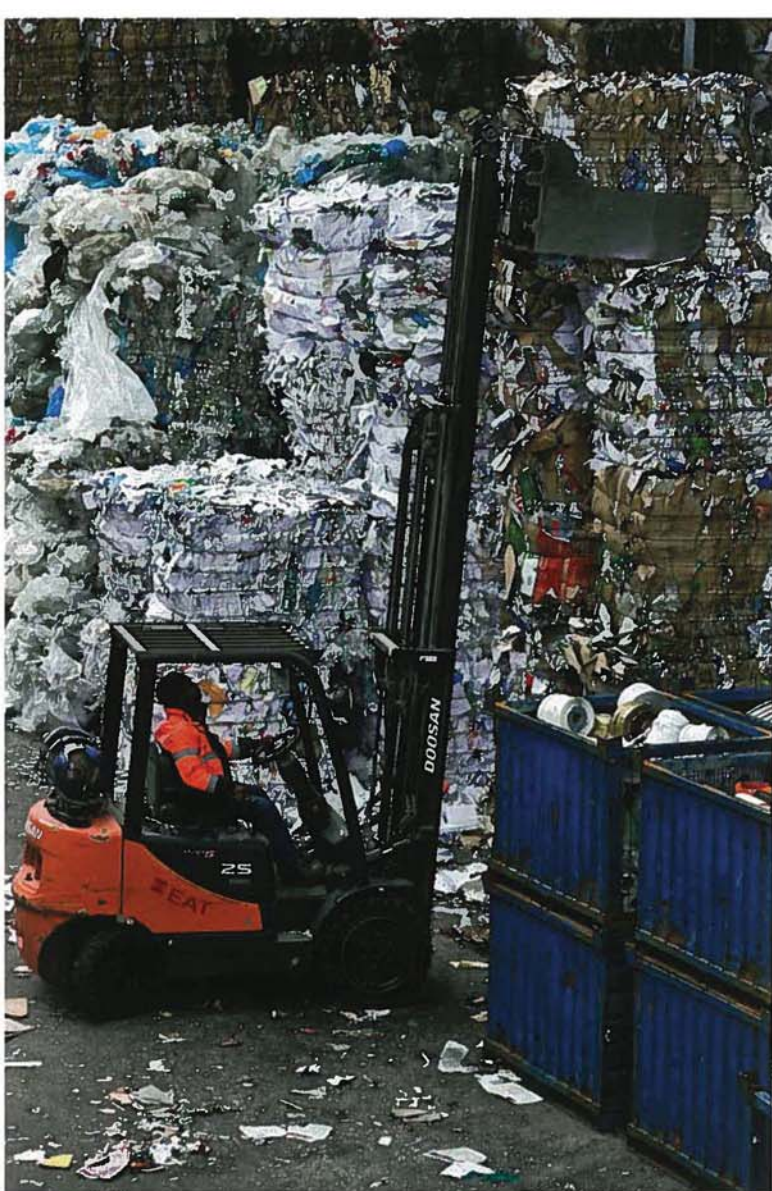
In een tijd dat het de gewoonste zaak van de wereld is dat een bestelling van een paar euro bij een willekeurige webshop via automatische status veranderingen online te volgen is, werkt men in de afvalstoffen sector nog met analoge papieren informatiedragers. Zo zijn er voor het binnenlandstransport nodig een begeleidingsbrief en voor grensoverschrijdend transport kennisgevingen houderschapsverklaringen, Bijlagen VII en CMR-documenten. Over de hele keten heen is dat een behoorlijke belasting, terwijl de meeste informatie al digitaal beschikbaar is. Het overdragen van informatie op een analoge manier is een arbeidsintensieve bezigheid en een typefoutje is zo gemaakt. Kortom, de huidige werkwijze is achterhaald, inefficiënt en foutgevoelig.

Digitale alternatieven zijn al langer beschikbaar, maar waren vaak geen reële optie vanwege de hoge initiële/operationele kosten of omdat niet iedereen in de keten de digitale formulieren accepteerde. Het eerste knelpunt is geen struikelblok meer. Er zijn eenvoudige systemen beschikbaar, bijvoorbeeld het systeem van Logistiek Zonder Papier (LZP, www.lzp.nl). LZP heeft een systeem ontwikkeld, waarbij de administratie centraal wordt verwerkt door middel van GPRS, GSM en internet. Het is slechts een kwestie van het scannen van de transportpas of het sturen van een SMS met een code en alle relevante informatie wordt in het centrale systeem opgeslagen. Deze informatie of delen hiervan is vervolgens alleen toegankelijk voor bevoegde gebruikers, maar wel correct en compleet. Met de ontheffing van Agentschap NL om de mobiele telefoon als gegevensdrager te mogen gebruiken is dit jaar ook de tweede hindernis weggenomen.

In 2010 zal een aantal proefprojecten worden opgestart om de betrouwbaarheid van informatie in de keten te verbeteren en de administratieve last te reduceren. In deze projecten zal de technologie worden doorontwikkeld. Daarnaast zullen de voor- en nadelen voor elke partij in de keten worden onderzocht.

Kortom, als gevolg van de verandering in logistieke strategie (van de blauwe efficiënte wereld naar de groene innovatie wereld) kan de grondvorm voor inzameling en recycling van 'afval' veranderen, waarbij ook de planning, ICT en organisatie bij een afvalvervoerder wordt aangepast.

grenzen, maar ook dit lijkt langzaam te veranderen. Zoals al eerder gesteld, heeft de sector het zwaar in het huidige economische klimaat, maar grondstoffen worden in elk geval schaarser en duurder. Dit betekent dat ook afval steeds waardevoller wordt. Een tweede trend is dat als gevolg hiervan veel van de traditionele afvalstoffentransporteurs zich tot leveranciers van gerecycled materiaal omvormen. Nu moeten fabrikanten en importeurs van bijvoorbeeld elektrische en elektronische apparatuur zich houden aan de Europese WEEE en RoHS wetgeving. Dit betekent dat apparatuur moet worden gebouwd volgens bepaalde standaarden, moet men het gebruik van gevaarlijke stoffen beperken en moet



er een programma zijn om geleverde apparaten te recylen. Veel bedrijven zien die retourestroom van gebruikte apparaten als een verstoring van hun zorgvuldig geoptimaliseerde voorwaartse logistieke keten. Om die reden besteden zij de verplichting op dit gebied graag uit aan gespecialiseerde afvalverwerkers. Afhankelijk van de kwaliteit van het gerecyclede materiaal is het niet ondenkbaar dat fabrikanten in de toekomst graag hun eigen afval terug kopen. Voor printer fabrikant Océ is die retourestroom zelfs zo belangrijk dat zij dit in eigen beheer en partnership met geselecteerde dienstverleners doen.

Een duidelijke derde trend is het toenemende gebruik van innovatieve ICT-systemen in de keten. De papieren ballast binnen de sector is aanzienlijk. Voor zowel nationaal als internationaal transport moet een behoorlijke hoeveelheid papierwerk worden ingevuld met de nodige administratieve kosten en frustraties als gevolg. De kosten voor het opstellen van een begeleidingsbrief worden geschat op 5 tot 8 euro per transport. Er is niets mis met een goede controle, maar het moet geen doel op zich zijn. Dit jaar is een aantal proefprojecten van start gegaan om de verplichte informatiestroom in de keten te optimaliseren. Doel is om de admini-

stratieve lasten te reduceren, de betrouwbaarheid te vergroten en de beschikbaarheid van informatie te garanderen. Naast het gebruik van ICT als hulpmiddel om de administratieve lasten te verlichten zouden ICT-innovaties ook gebruikt kunnen worden om scheidingstechnieken te vereenvoudigen/verbeteren of om afvalcontainers zelf melding te laten maken van het feit dat deze bijna vol zitten.

2.3 Praktische tips om logistieke innovaties te ontwikkelen

Op basis van de specifieke kenmerken van de deelmarkt en de eerder besproken thema's en trends volgen hier vijf praktische tips voor de leden van de deelmarkt Afvalstoffenvervoer:

1. Samenwerking door transportbundeling: onderzoek de mogelijkheden om gelijksoortige afvalstromen van verschillende middelgrote afvalstoffentransporteurs te bundelen in een bepaalde regio. Door deze samenwerking zullen er minder kilometers worden gemaakt, worden er kosten bespaard en kan er door de volumes een hogere homogeniteit in het ingezamelde afval worden behaald. Door deze samenwerking is er een aanpassing in de planning, ICT en organisatie nodig, die leidt tot lagere kosten.
2. Ontwikkelen en aanbieden van nieuwe diensten: afvalvervoerders kunnen door recycling VAL- en VAS-activiteiten ontwikkelen en op die manier zich logistiek ontwikkelen. Deelmarktliden moeten hiervoor zoeken naar aanvullende markten en toepassingsgebieden voor afvalstoffen en gerecyclede materiaal. Bij de recycling van auto's en copiers zijn in het verleden steeds lagere percentages echt afval gescoord, omdat meer en meer producten en materialen konden worden hergebruikt.
3. Onderzoek en introduceren van innovatieve ICT-systemen in de keten. Deze ICT-systemen, zoals de digitale begeleidingsbrief, zijn nuttig in de omslag van *operational excellence* naar *customer intimacy*. De centrale vraag hierbij is wat u kunt doen om de administratieve lasten in de afval- en recyclingketens verder te reduceren, en zo de kosten van afvalverwerking voor uw klanten te minimaliseren.
4. *Tracking-and-tracing* van afval komt op: het afval wordt meer waard en daarmee wordt informatie over afvalstromen ook steeds belangrijker, ook om te kunnen verantwoorden hoe met deze producten wordt omgegaan.
5. Ontwikkeling specialistische logistieke diensten om 'lekken' in afvalketen te voorkomen. Duurzame klanten zijn geïnteresseerd om de afvalketen verder te sluiten en de downcycling van producten volgens de Cradle-to-Cradle filosofie te vertragen. Om dit te bereiken moet er zoveel als mogelijk worden gerecycled. Afvalvervoerders kunnen hierop inspelen door op maat gesneden 'dichte' inzamelingsketens te organiseren.